Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7208**

17. Wahlperiode 28. 09. 2011

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/6982 –**

Bürokratie bei der Einflaggung von Schiffen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die deutschen Vorschriften im Flaggenrecht sind bürokratisch. Vor allem beim Eintragen in das deutsche Erstregister werden die Reeder stets vor große Herausforderungen gestellt, die sich negativ auf den Standort Deutschland auswirken. Reedereien sehen sich einem immer größeren wirtschaftlichen Druck ausgesetzt. Als global agierende Branche ist der Anreiz groß, aus Kostengründen unter einer anderen Flagge zu fahren. Mit dem Maritimen Bündnis wurden zwischen maritimer Wirtschaft und Bundesregierung Vergünstigungen vereinbart, im Gegenzug sollten bis Ende 2010 insgesamt über 500 Schiffe unter die deutsche Flagge gebracht werden (nach sog. Monitoringbestand).

Da sich die Einhaltung des Maritimen Bündnisses während der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 als schwierig erwiesen hat, sind Maßnahmen erforderlich, die den Prozess der Rückflaggung vereinfachen. Der Abbau bürokratischer Hemmnisse ist ein wichtiger Bestandteil, um das Fahren unter deutscher Flagge attraktiver zu gestalten.

1. Welche Behörden sind bei einer Einflaggung, also dem Eintrag eines Schiffes in das deutsche Flaggenregister, durch den Reeder (z. B. Schiffsgesellschaft) zu konsultieren?

   a) Wie kann eine straffere Struktur der bei der Einflaggung involvierten Behörden geschaffen werden?

   b) Innerhalb welchen Zeitraums könnte nach Auffassung der Bundesregierung eine Reform des Flaggenrechts durchgeführt werden?

   c) Welche Position vertritt die Bundesregierung zur Umstellung der Schiffssicherheitszeugnisse von schriftlicher Version auf elektronische Form?

Die Eintragung eines Schiffes in ein deutsches Seeschiffsregister erfolgt bei dem jeweils zuständigen Amtsgericht. Darüber hinaus wird ein Schiff im

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 26. September 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Flaggenregister und in der internationalen Fahrt im Regelfall auf freiwilliger Basis auch im Internationalen Seeschifffahrtsregister (ISR), die beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie geführt werden, eingetragen. Für die Eintragung eines Schiffes im Schiffsregister im engeren Sinne sind damit gegebenenfalls zwei Behörden zu kontaktieren.

Versteht man unter der Einflaggung den gesamten Verwaltungsvorgang des Wechsels der Flagge eines Schiffes, sind bei einer Einflaggung darüber hinaus die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (Dienststelle Schiffssicherheit; Mitgliederabteilung), die Bundesnetzagentur, das Seemannsamt und der Hafenärztliche Dienst zu kontaktieren. Wie bei anderen Unternehmensgründungen auch, sind gegebenenfalls auch das Finanzamt, die Agentur für Arbeit, die Arbeitsschutzbehörde, die Rentenversicherung und das Ausländeramt oder eine deutsche Auslandsvertretung zu konsultieren.

Um die administrativen Dienstleistungen für die Seeschifffahrt zu verbessern und die Flaggenstaatsverwaltung zu modernisieren, hat die Bundesregierung – neben der bereits bestehenden Möglichkeit, sich an den Einflaggungsmanager der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zu wenden – die Einrichtung einer gemeinsamen behördenübergreifenden Homepage der deutschen Flaggenstaatsverwaltung gestartet. Im Rahmen des Verbundprojekts „OptiFlag“ des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft sollen unter der Adresse www.deutsche-flagge.de alle Informationen für den operativen Betrieb sowie die Einflaggung von Schiffen und den Neubau von Handelsschiffen unter deutscher Flagge in einem einheitlichen Internetauftritt gebündelt werden. Die Homepage soll durch zentralisierte, strukturierte und doch individualisiert abrufbare Informationen einen umfassenden Servicegedanken umsetzen, ohne bestehende Verwaltungszuständigkeiten zu verändern. Als zentrale Eingangsseite für Informationen zur deutschen Flagge soll die Homepage dennoch zu Erleichterungen und Vereinfachungen für die Schifffahrt führen.

Daneben wird eine Analyse und Optimierung der Prozesse zwischen dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und der Dienststelle Schiffssicherheit mit dem Ziel der Verbesserung der Kundenorientierung der deutschen Flaggenstaatsverwaltung durchgeführt werden.

Zu den darüber hinaus bereits im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz unterbreiteten Modernisierungsvorschlägen werden die Bundesregierung und die Länder zielgerichtet den Dialog mit Blick auf weitere Entbürokratisierungsmöglichkeiten und Verbesserungen im Service für die Schifffahrt fortsetzen.

Um mittel- und langfristig eine belastbare Basis für zielgerichtete Maßnahmen für die deutsche Seeschifffahrt zu schaffen, wird die Bundesregierung des Weiteren die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der Handelsschifffahrt unter deutscher Flagge untersuchen lassen.

Die Bundesregierung hält die Umstellung auf elektronische Dokumente für einen verfolgenswerten Ansatz.

2. Hält die Bundesregierung den relativ hohen Verwaltungsaufwand für die Reeder im Rahmen der Einflaggung für zeitgemäß, und wie begründet sie diesen?

Die Bundesregierung strebt eine deutliche Verringerung des bürokratischen Aufwandes bei Einflaggungen an. Auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven hat die Bundesregierung den deutschen Reedern diesbezüglich ihre Bereitschaft erklärt, den Schifffahrtsstandort Deutschland attraktiver zu gestalten.

Der derzeitige Verwaltungsaufwand bei Einflaggungen erklärt sich durch historisch gewachsene Verwaltungszuständigkeiten bei verschiedenen Behörden des Bundes und der Länder.

Die Bundesregierung hat hierzu die Küstenländer gebeten, den durch das neue Internetportal „www.deutsche-flagge.de“ angestoßenen Entbürokratisierungsprozess aktiv zu unterstützen, damit administrative Erleichterungen für die Schifffahrt rasch ihre Wirkung entfalten können.

3. Plant die Bundesregierung, wie verschiedene andere Flaggenstaaten, eine einheitliche Anlaufstelle für die Einflaggung?

   Wenn ja, wie soll dies ausgestaltet werden, und wenn nein, warum nicht?

Bei einer Einflaggung können sich Schifffahrtsunternehmen bereits jetzt an den Einflaggungsmanager der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft wenden. Der Einflaggungsmanager berät Reedereien umfassend über den Ablauf einer Einflaggung. Zudem wird die Homepage www.deutsche-flagge.de künftig behördenübergreifend alle für eine Einflaggung notwendigen Informationen aus einer Hand sowie auch Onlineanträge für Neubauten, Einflaggungen und den operativen Betrieb eines Schiffes unter deutscher Flagge bereitstellen. Mit Blick auf weitere Modernisierungsmöglichkeiten sind die Küstenländer auch hier aufgefordert, den im Rahmen der 7. Nationalen Maritimen Konferenz begonnenen Dialog mit der Bundesregierung fortzusetzen.

4. Welche sonstigen Regelungen kommen außer den Formalitäten nach Flaggenrecht für die Reeder als weiterer Aufwand hinzu, wenn sie ihre Schiffe im deutschen Register eintragen lassen?

Neben dem Flaggenrecht sind die Vorschriften des Schiffsregisterrechts zu beachten. Das Schiffsregister ist ein öffentliches Register, das von den Amtsgerichten geführt wird. Das Amtsgericht stellt auf Antrag eine Urkunde über die Eintragung des Schiffes aus (Schiffszertifikat nach § 60 der Schiffsregisterordnung). Das Schiffszertifikat dient nach § 3 Buchstabe a des Flaggenrechtsgesetzes als Ausweis über die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge und bescheinigt damit die deutsche Staatsangehörigkeit des Schiffes.

Schiffe, die die deutsche Flagge führen, müssen zudem den internationalen, europäischen und nationalen Schiffssicherheits-, Umweltschutz- sowie Haftungsvorschriften entsprechen und über die entsprechenden internationalen Zeugnisse (insb. SOLAS, Freibord, Vermessung, MARPOL, AFS, Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden) verfügen.

5. Müssen Seeleute aus Nicht-EU-Staaten, die auf Schiffen mit deutscher Flagge fahren, in jedem Falle ein Visum/eine Aufenthaltsgenehmigung für die Bundesrepublik Deutschland bei sich führen (auch bei ausschließlichen Fahrten, z. B. zwischen Indischem und Pazifischen Ozean)?

   a) Wenn ja, wie begründet die Bundesregierung dies?

   b) Wenn ja, wie gelangt die von jenen Regelungen betroffene Schiffsbesatzung an das Visum im Ausland (unterschiedliche Verfügbarkeit der Botschaften und Konsulate)?

   c) Wenn nein, warum nicht?

   d) Sieht die Bundesregierung diesbezüglich Änderungsbedarf?

Ausländer, die als Besatzungsmitglieder eines Seeschiffes tätig sind, das berechtigt ist, die Bundesflagge zu führen, benötigen grundsätzlich einen Aufent-

haltstitel (§ 4 Absatz 4 des Aufenthaltsgesetzes). Hiervon gelten nach Maßgabe von § 24 Absatz 1 der Aufenthaltsverordnung bestimmte Ausnahmen.

Die Bundesregierung prüft, ob eine Aufrechterhaltung der Vorschriften in ihrer jetzigen Form sinnvoll ist.

Für die Erteilung der notwendigen Visa sind gemäß § 71 Absatz 2 des Aufenthaltsgesetzes im Ausland die vom Auswärtigen Amt ermächtigten Auslandsvertretungen zuständig.

Örtlich zuständig ist grundsätzlich die Auslandsvertretung, in deren Amtsbezirk der Ausländer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Ausnahmsweise kann ein Visum mit Ermächtigung der zuständigen Auslandsvertretung oder des Auswärtigen Amts auch von einer anderen als der für den gewöhnlichen Aufenthaltsort des Ausländers zuständigen Auslandsvertretung erteilt werden.

Aufgrund des politischen Interesses der Bundesregierung an Rückflaggungen wurde der Verband Deutscher Reeder vom Auswärtigen Amt gebeten, seine Mitglieder um frühzeitige Kontaktaufnahme mit der betreffenden Auslandsvertretung zu bitten, sobald sich die Planungen für eine Rückflaggung konkretisieren, damit die im Visumverfahren erforderlichen Abfragen bereits im Vorfeld erledigt werden können. Dem Auswärtigen Amt sind die im Rahmen der Rückflaggung meist nur wenige Stunden betragende Liegezeiten der Schiffe bekannt und die Auslandsvertretungen wurden daher gebeten, flexibel auf Terminwünsche zur Antragsabgabe und Abholung der visierten Pässe von Besatzungsmitgliedern zu reagieren. Für Fälle, in denen im Rahmen von Rückflaggungen Visa beantragt werden, für die die Auslandsvertretung keine örtliche Zuständigkeit sieht, wurde vom Auswärtigen Amt eine grundsätzliche Ermächtigung zur Visumserteilung ausgesprochen.

6. Wie kann ein Kapitän die Befähigung zum Führen eines Schiffes unter deutscher Flagge erhalten?

   a) Bei welchen Stellen (im In- und Ausland) kann der Kapitän Deutschsprachkurse durchführen, damit diese anerkannt werden?

   b) Wird bei dem zu erbringenden Sprachkurs auf das Netz der weltweit vertretenen Goethe-Institute zurückgegriffen?

Die Fragen 6, 6a und 6b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Befähigung zum Kapitän eines Schiffes unter der Bundesflagge kann durch ein gültiges deutsches Befähigungszeugnis zum Kapitän nach den §§ 3 und 4 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung oder ein nach § 21 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung anerkanntes ausländisches Befähigungszeugnis nachgewiesen werden.

Nach § 2a der Schiffsbesetzungsverordnung muss ein Kapitän, soweit er nicht Inhaber eines deutschen Befähigungszeugnisses ist, Kenntnisse der deutschen Sprache nachweisen. Die Form des Nachweises ist gesetzlich nicht festgeschrieben. Ausländische Kapitäne können daher zum Erwerben deutscher Sprachkenntnisse grundsätzlich alle gebotenen Möglichkeiten im In- und Ausland nutzen, dies schließt die weltweit vertretenen Goethe-Institute selbstverständlich ein.

7. Plant die Bundesregierung eine generelle Vereinfachung des deutschen Flaggenrechts, um den Reedern das selbstgesetzte Ziel der Rückflaggung im Rahmen des Maritimen Bündnisses zu erleichtern?

   a) Wenn ja, wie soll dies umgesetzt werden?

   b) Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hält an dem gesetzgeberischen Ziel der Stärkung der deutschen Handelsflotte im internationalen Wettbewerb weiter fest. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

8. Bis wann wird die Bundesregierung das Seearbeitsübereinkommen (2006) der Internationalen Arbeitsorganisation ILO ratifiziert und das Seearbeitsgesetz dem Deutschen Bundestag vorgelegt haben?

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit einen Referentenentwurf zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommen, der voraussichtlich Anfang nächsten Jahres vorgelegt werden wird.

9. Wird in dem geplanten Seearbeitsgesetz die bisherige An- und Abmusterung von Seeleuten ersatzlos gestrichen werden?

Die bisherigen Regelungen zum Musterungsverfahren (§§ 13 bis 22 des Seemannsgesetzes) sollen nicht in das Seearbeitsgesetz übernommen werden. Das seit dem Jahr 1957 im Kern unverändert bestehende Musterungsverfahren ist nicht mehr zeitgemäß und hat sich in der heutigen Praxis als lückenhaft erwiesen, da es nur in einem Bruchteil der von deutschflaggigen Schiffen angelaufenen ausländischen Häfen Seemannsämter (Botschaften bzw. Konsulate) gibt und die üblichen Geschäftszeiten der Seemannsämter im Ausland nicht mit dem 24-Stunden-Betrieb eines Schiffes an sieben Tagen der Woche vereinbar sind. Der bisherige Hauptzweck der Musterung – die amtliche Bestätigung über den Antritt des Dienstes auf einem bestimmten Schiff – hat sich heutzutage durch die Einführung verschiedener effektiverer Kontrollsysteme (insbesondere die sog. Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrolle) und Meldeverpflichtungen erledigt.

10. Müssen Seeleute auch zukünftig bei jeder An- und Abmusterung (Musterungsrolle) auf die Infrastruktur der Seemannsämter im Inland bzw. die begrenzte Anzahl an konsularischen Behörden Deutschlands im Ausland zurückgreifen?

Durch den geplanten ersatzlosen Wegfall des Musterungsverfahrens wird die An- und Abmusterung der Seeleute bei den Seemannsämtern entfallen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333